ZACHODNIA AGENCJA PRASOWA

DZIENNIKARSKA SPÓŁDZIELNIA PRACY

Poznań, ul. Chełmońskiego 1 Warszawa, ul. Rozbrat 44 a. Tel. 83 027

Nr 73/Mp.

POLSKIE DROGI WODNE

Rozwój polskich dróg wodnych w/g planu 3-letniego

W XIX wieku zaznaczył się wyraźny rozwój budowy dróg wodnych we Francji, a później, po zjednoczeniu Niemiec w Europie Środkowej. W rozwoju tym Polska nie brała udziału, gdyż na skutek rozbiorów, Państwo Polskie nie istniało, jako jednostka suwerenna.

W latach 1768 do 1784 zapoczątkowano w tej dziedzinie prace na wielką skalę (Kanał Ogińskiego i Kanał Królewski), ale wtedy nastąpił okres rozbiorów. Wisła podzielona między trzy różne systemy gospodarcze przestała odgrywać rolę polskiej drogi wodnej i dziczała coraz bardziej, szczególnie w środkowym biegu. Stan ten tylko nieznacznie zmienił się po 1918 r.

Udział przewozów wodą w ogólnej masie przewozów licznych w tonokilometrach wynosił w Polsce w okresie międzywojennym 1 %, podczas gdy np. w Niemczech wynosił 31,6 %. Przewozy wodne w innych krajach o zbliżonej do Polski strukturze stanowiły około 20—35 %.

Upośledzenie — spadek po rozbiorach

Ilości przewozów wodą i kolejami w tono-kilogramach na 1 km drogi oraz na głowę ludności podaje załączona tabelka (dane dla Polski przedwojennej).

Tablica I.

	Przewozy wodą			Przewozy kolejowe		
	Polska	Niemcy	stounek	Polska	Niemcy	stosunek
Przewozy w tys. tono-km. na 1 km sieci	35	1.800	1 : 51	1.150	1.160	1 : 1,01

	Przewozy wodą			Przewozy kolejowe		
	Polska	Niemcy	stosunek	Polska	Niemcy	stosunek
Przewozy w tys. tono-km. na głowę ludności	6	360	1 : 60	643	1.040	1 : 1,62

Dane te wykazują 50-krotne upośledzenie Polski w dziedzinie transportów wodnych w porównaniu z Niemcami. Taki stan zaniedbania dróg wodnych miał swe uzasadnienie w fakcie, że w tym okresie, gdy rozpoczynało się uprzemysłowienie krajów Europy Zachodniej i intensywny rozwój ich dróg wodnych, Polska straciła niepodległość. Podział Polski i dorzecza Wisły między trzy różne organizacje ekonomiczne i polityczne uniemożliwiał po prostu całkowicie rozwój na tym odcinku.

W parze zaś z zastojem w rozwoju szło w Polsce opóźnienie w wykorzystaniu sił wodnych ściśle związanych z kanalizacją rzek i budową zbiorników dla celów żeglugi.

Sytuacja w dolinie Wisły w okresie między wojnami

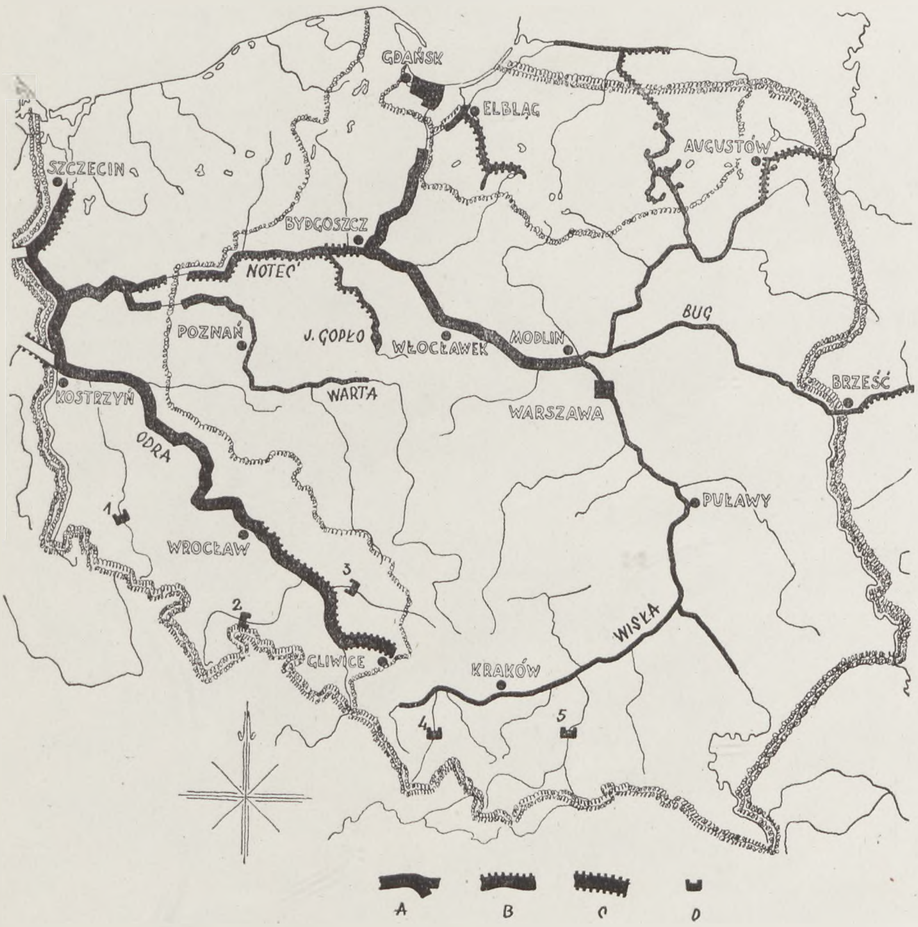
W wyniku tych zaniedbań kraj odwrócić się musiał do innych dróg komunikacyjnych, a dolina Wisły środkowej stała się pustką przemysłową i urbanistyczną wbrew swemu naturalnemu przeznaczeniu.

Również po r. 1918 fakt postawienia dolnych biegów i ujść największych rzek żeglownych Wisły, Warty i Niemna w niemieckich rękach w dalszym ciągu hamował dążenie do rozwoju, które wymagało szerokiego ujęcia oraz długofalowej polityki. Posiadanie ujść rzek polskich przez Niemców było pierwszą i najważniejszą przyczyną zastoju w budowie dróg wodnych w Polsce w okresie między wojnami (patrz mapa Nr. 1).

Rzeka, rozbudowana na drogę wodną, ze zbiornikami u źródeł, ze skanalizowaną partią żeglowną, daje prócz komunikacji ochronę od wylewów, daje duże ilości energii elektrycznej,, pozostawia do dyspozycji rolnictwa wielkie rezerwy wody niezbędne w okresie letnim.

Gwałtowne powodzie w dolinie Wisły przypadają mniej więcej co 10 lat. Jedna tylko powódź z roku 1934 kosztowała Polskę przeszło 100 milionów przedwojennych złotych. W tych warunkach rozbudowa drogi wodnej Wisły to jeden z najpoważniejszych fragmentów w gospodarce Polski. Proces rozwojowy rozpoczęty za Kazimierza Wielkiego, a przerwany przez rozbiory zostanie wzmożony i pokierowany zgodnie z warunkami i potrzebami Wisły i ziem nad Wisłą leżących.

Drogi wodne Polski



Granica z r. 1939 wykazuje odcięcie ujść głównych rzek polskich przez Niemców i przerwanie polskiej sieci wodnej. Przez ustalenie granicy nad Odrą i Nysą stan przedwojenny został zlikwidowany.

Wytłumaczenie znaków:
A — rzeki żeglowne
B — rzeki skanalizowane
C — kanały
D — zbiorniki:
1. Pilichowice
2. Otmuchów
3. Turawa
4. Porąbka
5. Rożnów

Ogólne plany rozwoju w dolinie Wisły

Nowe możliwości i konieczności gospodarcze zmuszają Polskę do uregulowania Wisły, stanowiącej nie tylko drogę wodną wnętrza kraju z morzem, ale jednocześnie część wielkiej europejskiej drogi wodnej ze wschodu na zachód i z południa na północ.

Na zbiornikach i stopniach skanalizowanej Wisły uzyska się moc ok. miliarda kWh. Wykonanie takiego szeroko zakrojonego planu wpłynie na cały układ gospodarczy Polski, zaś w pasie Wisły stworzy nowe warunki gospodarowania przestrzenią. Z problemem komunikacyjno-energetycznym Wisły wiąże się najściślej zagadnienie melioracji rolnych nad Wisłą, polegające na ochronie żyznych nizin nadwiślańskich od powodzi i budowa wałów ochronnych. Zmiany w komunikacji, w ukształtowaniu zarysów rzeki, lokalne zmiany jej dotychczasowego poziomu i nowe źródła energii elektrycznej, wiązać się muszą ze zmianami założeń urbanistycznych miast leżących nad Wisłą i wprowadzą nowe podstawy do uprzemysłowienia doliny Wisły i budowy nowych miast.

Wisła w planie 3-letnim

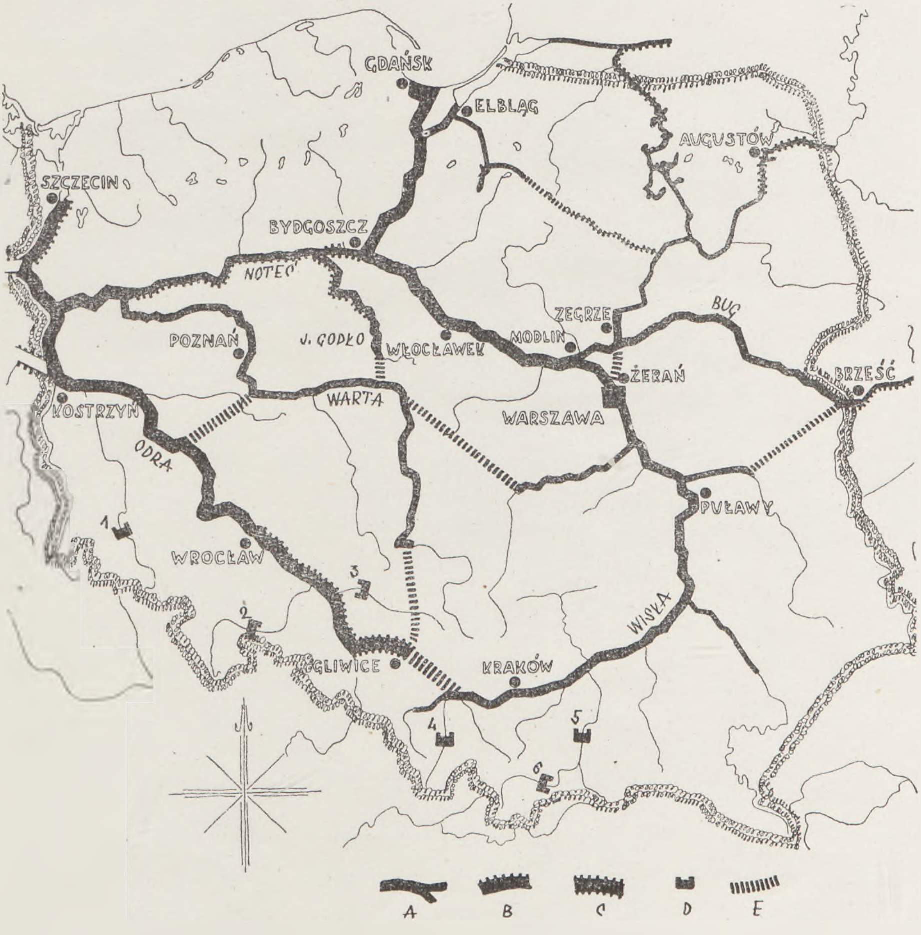
Trzyletni plan gospodarczy Polski przewiduje jednak skoncentrowanie wysiłków przede wszystkim w dziedzinie robót wodnych na odbudowanie drogi wodnej rzeki **Odry**. Okres planu 3-letniego ma być **dla Wisły** okresem przeprowadzenia **studiów**, opracowania projektów i wszechstronnego naświetlenia zagadnienia.

Prace techniczne objąć muszą w pierwszym rzędzie projekt koncentracji jej wód, która płynąc szeroko miejscami do 2-ch km, nie może sobie sama wyżłobić koryta o głębokości dostatecznej dla żeglugi. Celem zwiększenia głębokości trzeba budować przegrody i tworzyć wielkie zbiorniki, zatrzymujące wody powodziowe. Kilka takich zbiorników w Porąbce, Rożnowie, Czchowie, Myszkowcach zostało wybudowanych albo rozpoczętych przed wojną na dopływach Wisły, pod wrażeniem powodzi w r. 1934. Dla opanowania wód powodziowych pojemność zbiorników wynosić musi ok. 2,5 miliarda $mtr.^3$. Zbiorniki takie pozwalają na uzyskanie wielkiej ilości taniej energii elektrycznej.

Poza czysto technicznymi sprawami wiąże się z Wisłą zagadnienia rolnicze, rybactwa, przemysłu, urbanistyki i planowania krajowego. Uruchomione zostały więc badania glebowe i botaniczne zalewanego terenu Wisły, na podstawie których będzie można przewidzieć, jak odbiją się na rolniczym użytkowaniu doliny Wisły prawdopodobne zmiany poziomu jej wody. Uruchomione zostały dalej badania fauny wiślanej dla uzyskania danych jak zachować i pomnożyć rybostan, którego rozwojowi może zagrozić regulacja rzeki.

Analizuje się również wymagania, przed jakimi stanie Wisła po włączeniu jej odcinków do systematu wielkich dróg wodnych.

Rozbudowa polskich dróg wodnych
wg planu 3-letniego i planów późniejszych



Nowe granice Polski umożliwiają rozwój polskiej sieci wodnej w zależności od potrzeb gospodarczych Państwa Polskiego.

Wytłumaczenie znaków: A — rzeki żeglowne
B — rzeki skanalizowane
C — kanały
D — zbiorniki: 1. Pilichowice
2. Otmuchów
3. Turawa
4. Porąbka
5. Rożnów.
6. Czorsztyn.
E — planowane połączenia kanałami.

Odbudowa dróg wodnych Polski w świetle planu 3-letniego

Odzyskanie Odry wraz z dopływami stawia Polskę na odcinku gospodarki wodnej w korzystniejszej sytuacji niż przed wojną. Obecnie długość dróg wodnych w Polsce dostępnych dla barek 400-tonowych i wyżej wzrosła w porównaniu ze stanem przedwojennym z 740 km do 1700 km. Doprowadzenie do normalnego stanu tak znacznej długości dróg wodnych, poważnie zniszczonych w wyniku działań wojennych, wymaga wielkich nakładów inwestycyjnych.

W latach przedwojennych z ogólnej ilości inwestycji komunikacyjnych Polska wydawała 8 % na drogi wodne. Ale już plan inwestycyjny na rok 1947 przewidział na te cele 10 % wydatków komunikacyjnych.

Zniszczenia dróg wodnych w Polsce dotyczą także taboru, który został zatopiony, oraz urządzeń żeglugowych poważnie zdewastowanych w czasie działań wojennych. Plan odbudowy ma w zakresie dróg wodnych następujące główne zadania do spełnienia:

1. całkowite usunięcie zniszczeń wojennych na drogach wodnych z szczególnym uwzględnieniem Odry;
2. remont i rozbudowa urządzeń w portach, zimowiskach i kanałach;
3. wydobycie, remont i uzupełnienie taboru.

Z ogółu wydatków na drogi wodne, przewidzianych na okres 3-lecia 1947—1949, większość przypada na tabor, prace nad rozbudową stoczni i portów rzecznych oraz roboty regulacyjne na Wiśle i Warcie. Reszta sum przeznaczona jest głównie na dalsze prowadzenie rozpoczętych robót przy kanalizacji Wisły, na budowę kanałów Zagłębie—Kraków, Żerań—Zegrze i Gopło—Warta, oraz zbiorników w dorzeczu Wisły (Czchów, Czorsztyn, Brzegi) i Odry (Turawa i Berghof). (Patrz mapa Nr. 2).

Te inwestycje przyczynią się w znacznej mierze do zrealizowania przewidzianych w planie przewozów, które ilustruje zamieszczona poniżej tabela:

Tabl. II.

Plan przewozu towarów i osób w latach 1947—49

Rok	Przewozy towarowe w tys. ton	Przewozy osób
1947	1.560.000	350.000
1948	2.260.000	430.000
1949	2.840.000	570.000

Prace inwestycyjne na rzekach żeglownych ograniczone były w r. 1947 głównie do odbudowy zniszczeń wojennych w budowlach regulacyjnych. Na ten cel przeznaczono w kredytach inwestycyjnych 375.600.000 złotych. Większe kredyty przyznane będą na ten cel w latach 1948—49, by w okresie planu 3-letniego zakończyć całkowicie odbudowę.

Głównym zadaniem planu inwestycyjnego na odcinku Wisły jest przeprowadzenie robót dla udostępnienia w r. 1949 drogi wodnej z Warszawy do Gdańska dla statków 350-tonowych.

Roboty regulacyjne na Warcie planowane na lata 48 i 49 na odcinku od ujścia rzeki Prosny do kanału Gopło—Warta, mają na celu podniesienie żeglowności Warty, umożliwiając w ten sposób połączenie Poznania z Wisłą.

W r. 1948 i 1949 projektuje się również prace regulacyjne na Bugu między Modlinem a Brześciem, celem zapoczątkowania budowy drogi wodnej na wschód.

Najważniejsze jednak prace przeprowadzone zostaną na Odrze. Odbudowa komunikacji na odcinku Odry ma niezwykle ważne znaczenie dla przemysłu węglowego. Odciążyć ma ona poważnie transport kolejowy. W tym celu wydobywane są zatopione w Odrze barki, budowane są nowe barki w stoczniach polskich, a poza tym zakupywane barki zagranicą.

Prace na kanałach

Również prace inwestycyjne na odcinku sztucznych dróg wodnych mają głównie na celu odbudowanie zniszczeń wojennych oraz dalsze prowadzenie prac nad wykończeniem rozpoczętych połączeń kanałowych.

Ważne znaczenie gospodarcze będzie miała budowa kanału z Zagłębia do Krakowa. Kanał ten pozwoli na dowóz węgla śląskiego do rejonów Krakowa, ponadto na dowóz paliwa do fabryki syntetycznej benzyny i kauczuku w rejonie Oświęcimia. Kanał ten przy odpowiednim uzupełnieniu taboru zdolny będzie pokonać jeden do 1,5 milj. ton rocznie.

Budowa Kanału Żerań—Zegrze stanowi wstęp do budowy drogi wodnej wschód—zachód, nad którą pracuje jednocześnie rząd Z. S. R. R. W wyniku prac przewidzianych na okres planu 3-letniego, kanał ten zdoła pokonać 1,5 do 2 milj. ton rocznie na całej długości od Brześcia do Warszawy. Głębokość kanału wynosić będzie 1,20 mtr., co pozwoli na kursowanie statków pływających na Kanale Królewskim, Prypeci i na Dniestrze.

Odbudowa Kanału Augustowskiego dla umożliwienia spławu drzewa wykonana została już w r. 1946. W latach 1947/9 planuje się całkowitą odbudowę systemu Augustowskiego z dostosowaniem go do ruchu statków 200-tonowych.

Kanał Gopło—Warta, którego budowa została wznowiona w 1946 r. ma być oddany do użytku już w roku 1948. Na zakończenie budowy śluz oraz robót ziemnych wydano w r. 1947 160 mipljonów złotych. W r. 1948 roboty zostaną zakończone. Kanał będzie przystępny dla statków 500-tonowych i pokona w roku 4 miliony ton. Otwarcie tego kanału umożliwi obsługę przemysłu rolniczo-przetwórczego w rejonie Kujaw oraz wywóz węgla brunatnego i brykietów kopalń położonych nad jego brzegiem.

Przewidziane prace inwestycyjne na Kanale Bydgoskim mają za cele usprawnienie całego systematu Bydgoskiego. Wiąże się go ściśle ze specjalizacją portów polskich.

Prace nad doprowadzeniem Odry do ostatecznego porządku wymagają inwestycji na odcinku t. zw. Odry skanalizowanej i na Kanale Gliwickim, gdzie prowadzono większe prace w r. 1947. W następnych latach planu, prace te zostaną zakrojone na jeszcze szerszą skalę.

Tabor i porty rzeczne

Realizacja zamierzonych w planie 3-letnim przewozów zależy głównie od taboru, który w wyniku działań wojennych został zatopiony.

Z 5.000 czynnych na Odrze jednostek Polska otrzymała 23 holowniki i 80 barek. Na dnie rzeki leżało ponad 1000 barek i 100 holowników. Są one stopniowo wydobywane. Aby ten tabor wydobyć i wyremontować, trzeba odbudować i wyposażyć stocznie i warsztaty, które również zostały zniszczone w czasie wojny.

Plan 3-letni przewiduje:

w roku 1947 — wyremontowanie 542 jednostek
w roku 1948 — wyremontowanie 806 jednostek
w roku 1949 — wyremontowanie 842 jednostek

Program ten uda się zrealizować przy całkowitym odbudowaniu i wyposażeniu 12 stoczni i warsztatów.

W centralnej Polsce tabor wydobyty w r. 1947 będzie wyremontowany w r. 1948. Oprócz tego przewidziane są zakupy zagranicą, m. in. 10 parowców pasażerskich, 9 holowników, 4 pogłębiarek i innych jednostek. W ciągu 3-lecia przewiduje się zwiększenie tonażu barek w Polsce centralnej o 9 tys. ton.

Odbudowa zniszczeń wojennych w portach rzecznych z równoczesnym uzupełnieniem inwentarza i urządzeń przeładunkowych warunkuje oczywiście wykonanie planów przeładunku i przewozu.

W roku 1947 pracowano nad odbudową zniszczeń wojennych w porcie rzecznym Morzysławia, zimowiska w Kostrzyniu nad Wartą i w Podjucach na Odrze. Naprawiano magazyny i urządzenia portowe na terenie Krakowskiej Dyrekcji Dróg Wodnych.

W latach 1948/49 przewiduje się kontynuowanie prac inwestycyjnych na terenie portów w Szczucinie, Puławach, Żeraniu, Włocławku. Morzysławiu i Poznaniu.

743-48- K-

Luty